ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 30 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 3 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 38. **Rok wydania szósty.** | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 15 październ. 1927 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 191**

Program rozbudowy dróg wodnych w Polsce.

Sprawozdanie komitetu ekspertów złożone do dyspozycji Rządu Polskiego przez Ligę Narodów.

b. **Warunki którym powinny zadośćuczynić roboty regulacyjne.**
(Patrz nr. 35).

W pierwszym rzędzie, w miarę o ile na to pozwalają warunki miejscowe, trasa łożyska małych wód powinna odpowiadać warunkom ustanowionym przez p. Fargues.

1. Należy powstrzymać się od wbudowywania krzywych następujących po sobie z tegoż samego łuku koła. Powinny one się składać z elementów krzywych infleksyjnych, lemniskat, klotoid lub parabol trzeciego stopnia. Dla potrzeb praktycznych, a mianowicie dla ułatwiania plantacyj na terenie można zastąpić łuk lemniskaty, zaczynając od wgięcia, elementem prostej, po której ma nastąpić kilka łuków koła o promieniach z odpowiednią stopniowością się zmniejszających.

2. Krzywizny zwrotne obu brzegów łożyska małej wody powinny być przesunięte w stosunku do siebie w ten sposób, że krzywizna zwrotna brzegu, na którym wklęsłość zamienia się na wypukłość ma być przesunięta w górę rzeki w stosunku do krzywizny zwrotnej brzegu, na którym wypukłość przechodzi we wklęsłość.

3. Szerokość łożyska małej wody przy krzywiźnie zwrotnej powinna być nieco mniejsza niż szerokość łożyska małej wody u szczytu wklęsłości.

4. Pożytecznem jest, ażeby krzywe nie były symetryczne w stosunku do szczytów krzywizn. Promień krzywej winien wzrastać szybciej z biegiem rzeki aniżeli w górę jej, ażeby ułatwiać odepchnięcie się cząstek i przejście „talwegu" w sąsiedztwie krzywizn zwrotnych.

Te cztery prawidła winny być przestrzegane w całej możliwej ścisłości i pod tym względem można radzić zastosowania z powodzeniem ostatnich badań p. Ripley, patrz Proceedings of the American Society of Civil Engineers.

Lecz ilościowo o jaką przestrzeń mają być przesunięte względem siebie krzywe zwrotne obu brzegów i ile trzeba podawać szerokości nie wklęsłych w stosunku do wypukłości — jest kwestją doświadczenia.

Należy z innej strony, ażeby trasa była wystarczająco wijąca się. Charakter wijący się kanału jest bezwzględnie konieczny, ażeby dać mu stałość, gdyż głębokie miejsca tem więcej są stałe i tem głębsze im mniejszy jest promień łuków na wklęsłościach.

Pomocnem jest też to, że szlak wijący się przedstawia większe rozwinięcie aniżeli szlak prosty. Jako spadek powierzchowny, ceteris paribus jest słabszy, szybkość wody jest zmniejszona, co jest szczególnie korzystne dla żeglugi. Nakoniec jeśli jest konieczne żeby głębokie miejsca były stałe i głębokie i żeby w tym celu szlak był wijący się, to niemniej jest konieczne ażeby przejścia z jednego głębokiego miejsca do następnego były dobre.

Doświadczenie wskazuje, że istnienie dobrego przejścia przyjmując urzeczywistnienie 4-ch zaznaczonych powyżej prawideł, jest podporządkowanie dwóm następującym warunkom:

Odległość pomiędzy dwoma wierzchołkami kolejnemi powinna być wystarczająca. Jako przykład notujemy, że na Loirze odległość dwu wierzchołków następujących po sobie mniej więcej równa się 10-o krotnie szerokości rzeki przy wierzchołkach.

Nazywając odległością fali przestrzeń pomiędzy dwoma miejscami głębokiemi tegoż samego brzegu, a amplitudą — odległość oddzielającą wierzchołek głębokości położonej przy jednym brzegu od stycznej wspólnej dwom wklęsłościom zawierającym

dwie odległości sąsiednie na przeciwległym brzegu wgórę i wdół rzeki, stosunek odległości fali do amplitud powinien być ujęty w odpowiednie granice. Na Loirze stosunek ten zawiera się pomiędzy 4, 5 a 8.

Warunki te maja jako wynik na tej rzece promienie krzywizn przy wierzchołkach wklęsłości łożyska małej wody odległości około 1 km.

Przestrzeganie powyższych prawideł i warunków prawie że pozwala ustanowić trasę.

W praktyce, ażeby też zwiększyć szanse udania się robót, należy zwiększyć do minimum robotę modelowania łożyska. Zaleca się w ten sposób zachować w miarę możności istniejące głębokie miejsca, których pozycja waha się ogólnie biorąc z czasem, dokoła pewnego średniego położenia.

Nie należy w każdym razie wahać się znieść głębokie miejsce, jeśli wygięcia szlaku żeglownego, które wynikłyby z konieczności zachowania jego prowadziłyby bądź do naruszenia prawideł Farguesa, bądź do przekroczenia granic dopuszczalnych dla amplitudy wygięć, lub dla odległości kolejnych wierzchołków.

Ze względu na korzyść, którą daje zażycie w miarę możności istniejących miejsc głębokich, należy znać dokładnie plastykę dna rzeki, która ma być regulowana, należy więc posiadać całą serię planów, pomiarów głębokości porównalnych ze sobą, to znaczy sprowadzonych do odpowiedniego stanu wód.

Tylko jedynie przy pomocy takich planów sondowań mogą być przedsięwzięte z pożytkiem studja do regulacji rzek.

Łożysko małej wody w ten sposób wytknięte ma być ucieleśnione w postaci budowli stałych. Te budowle będą typu poprzecznego: główki, tamy itd. — Doświadczenie zaś stałe, zdobyte na rzekach francuskich, Loirze, Garonnie, Rodanie, na rzekach holenderskich i na Renie wskazuje, że te główki nie powinny być prostopadłe do prądu.

Budowle poprzeczne powinny skoncentrować swe działanie tak, ażeby odprowadzić ku osi szlaku żeglownego wody, który usiłowałyby od niej się odchylić" (Armand). Rezultat ten otrzymuje się nie tylko przez spadek, zawsze skierowany od brzegu ku osi szlaku żeglownego, który zapewniają te budowle, lecz również przez ich kierunek.

Gdy główki sa pokryte przez wody odchylenie ich staje się prostopadłym do ich kierunku. Powinny więc być skierowane ku górze ażeby zapewnić zbieganie się włókien płynnych do szlaku żeglownego.

Budowle jednego profilu powinny więc być zakładane ukośnie tak, by przedłużenie ich się znajdowało na linji osi przyszłego szlaku żeglownego i pochylenie główki powinno być tem mocniejsze, im większą należy zwalczyć siłę odśrodkową. Na krzywej zwrotnych dwie główki tegoż samego profilu mają być systematycznie pochylone do osi szlaku żeglownego. Na Loirze główki na krzywych zwrotnych pochylone są na 80° do osi szlaku żeglownego. Zbliżając się do wierzchołka krzywej należy zwiększać stopniowo pochylenie główek brzegu wewnętrznego. W ten sposób na Loirze przy wierzchołkach pochylenie główek do stycznej osi talwegu wynosi 65° we wklęsłości.

Na Rodanie zmniejszono lekko pochylenie główek brzegu wypukłego zbliżając się do wierzchołka, na Loirze natomiast pochylenie główek do osi talwegu, przy wierzchołkach wzięte zostało w 75° ku brzegowi wypukłemu.

Ponieważ pochylenie główek zmienia się postępowo od wierzchołków do krzywych zwrotnych, wynika stąd, że kompleks główek brzegu wypukłego położony jest w formie wachlarza.

Powiedzieliśmy wyżej, że kierunki główek położonych na obu brzegach powinny się przecinać na osi szlaku żeglownego. Odległość pomiędzy poszczególnemi punktami zbieżności główek mierzona na osi szlaku żeglownego nie powinna przewyższać szerokości łożyska małej wody, mierzonej w miejscu zwrotności krzywizn.

Co zaś dotyczy budowli wzdłużnych, czyli tam wzdłużnych, które są zresztą najdroższemi, ponieważ są położone na głębszej podstawie, należy je zredukować do minimum. Jestto sprawa doświadczenia.

Rezultaty stwierdzone na Loirze i na rzekach holenderskich wskazały, że można bez nich zupełnie się obejść. Na Rodanie tamy podłużne zostały wzniesione we wklęsłościach i jedynie przy wierzchołkach w każdym razie poziom tam powinien być maksymalny w wierzchołkach i zmniejszać się, stopniowo zbliżając się ku miejscom zwrotności krzywizn. Jak ze względów oszczędnościowych, tak też dla ochrony budowli od kry i ażeby ułatwić odpływ średnich powodzi radzimy wznosić budowle regulacyjne małej wody na poziomie możliwie bliższym najniższej wody.

Roboty regulacyjne nie mogą stawiać sobie za cel zmianę poziomu małych wód, istnieje bowiem ryzyko uczynić porty, zbudowane na brzegach, niedostępnemi, oraz zagrozić pewnym robotom jak np. fundamentom mostów.

W wypadku przesadnego podniesienia poziomu małej wody można uniemożliwić pewne kultury rolne przez podniesienie wód gruntowych, przekształcając dobre łaki w bagna itp.

(Ciąg dalszy nastąpi).

Port wolny w Sztokholmie.

Podobnie jak Göteborg i Malmö— Sztokholm posiada port wolny. Składa się on z dwu nabrzeży o długości 130 i 400 metrów głębokści przy nabrzeżu od 8—9 metrów, oraz ma nowy basen o głębokości 10-o metrowej otoczony nabrzeżami o łącznej długości 700 metrów.

Na pierwszem z nabrzeży, który jest przedłużeniem portu Vartan znajduje się magazyn 2-u piętrowy o powierzchni 86 000 stóp². Za magazynem znajdują się 4 krany elektryczne, 2 i pół tonowe. Magazyn jest obsłużony dwoma torami z wodnej strony i jednym torem od strony lądowej.

Przy drugiem nabrzeżu znajdują się magazyn i 2 szopy jak również wielkie place dla towarów. Ten magazyn jest czteropiętrowy po obu stronach. Jego powierzchnia całkowita wynosi 97 000 stóp². Magazyn ten obsługuje 10 kranów elektrycznych po 5 ton i tory kolejowe po obu stronach magazynu. Oba powyższe magazyny zbudowane są z żelazo-betonu i na zewnątrz okryte są warstwą cegły. W magazynie znajdują się przyrządy do windowania, po półtory tony oraz po 4 aparaty dla przesuwania worków. Platformy zewnętrzne są w jednej wysokości z podłogą wagonów co ułatwia bardzo przesuwanie towarów.

Niektóre części magazynów są oddzielone drewnianemi przegródkami i są dzierżawione poszczególnym firmom, które mają w nich prawo rozwijać towar, badać, ważyć itp. bez kontroli władz celnych. Niedawno zbudowano trzeci magazyn, przy basenie wolnocłowym również z betonu; ma on 5 pięter i piwnicę o powierzchni użytecznej 22 000 metrów². Jest to najnowocześniejszy magazyn Sztokholmu. Wymiary jego są względnie niewielkie: 80 metrów długości na 58 m. szerokości.

Obok tego magazyn znajduje się śpichrz na 5 000 ton zboża. Obsługują go 3 podwójne dźwigi i 3 tory kolejowe po obu stronach śpichrza.. Po dwu innych stronach basenu są 3 i 2 tory kolejowe oraz plac dla towarów.

W starszej części portu wolnego znajduje się budynek towarzystwa portu wolnego, w którym mieści się również komora celna. W innym wielkim budynku znajduje się sala rewizyjna towarów przechodzących przez cło.

Strefa wolna jest oddzielona od strony wody barjerą pływającą, wysokości 6-u stóp. Od strony zaś lądu płotem żelaznym o grubej siatce żelaznej, wznoszącym się na wysokości 10-u metrów.

Do 1925 roku pierwsze towarzystwo portu wolnego otrzymało już w dzierżawę całkowity teren ten z budynkami, torami, magazynami i całkowitym osprzętem, na okres 5-ciu lat. Towarzystwo to założone było z kapitałem 1 000 000 koron. Do niego należało wielu armatorów i kupców sztokholmskich. Od 1 stycznia 1925 roku założono nawet towarzystwo, którego wszystkie akcje stały się własnością miasta, dyrekcja zaś została niezmieniona, składając się nadal z przedstawicieli żeglugowców i kupców. Towarzystwo wykonywa rozdział towarów według wskazówek spedytorów, wypuszcza warranty i certyfikaty składowania, oraz może wydawać również pożyczki i zaliczki na zamagazynowany towar.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Przybycie nowego polskiego statku do Gdyni. W tych dn. nastąpiło przybycie do Gdyni ze Sztokholmu parowca Robur II pod polską banderą, prowadzonego przez kpt. Szworca, lecz z tymczasową załogą. Wskutek niesprawności tymczasowej załogi parowiec zamiast prostej drogi Gevle—Gdynia musiał zawinąć po drodze do Sztokholm, co opóźniło jego przybycie do Gdyni.

Ruch statków Żeglugi Polskiej. Parowiec Warta od 6-go ładuje węgiel w Port Talbot (Anglja), z przeznaczeniem do Mesyny, skąd uda się do Sfaxu (Tunis) po ładunek fosfatów. Par. Poznań i par. Wilno przeszły kanał kiloński w drodze z Gdańska — pierwszy do Preston (Anglja) z ładunkiem drzewa tartego, drugi do Calais, z ładunkiem kopalniaków. — Parowce Kraków i Katowice ładują w Gdyni węgiel do Vallvick (Szwecja) i Norrköping. — Par. Toruń wyładowuje w Kopenhadze ładunek 2 000 ton koksu angielskiego i oczekiwany jest w Gdyni. Ostatnio wrócił do Gdyni i wyszedł z węglem do Halmstad.

Ruch portu Gdyni za poprzedni tydzień. Przybyło do portu w tygodniu 16 statków morskich, w tej liczbie polskich 2, szwedzkich 6, łotewskich 3, duńskich 2, franc. norw., niem. po 1. Pasażerów na wejściu było 60, ładunku nie było wcale. — Odpłynęło z portu 16 parowców, w tej liczbie polski 1, szwedzkich 6, francuskich, norweskich, duńskich, łotewskich po 2, niemiecki 1. Z węglem opuściło port 12 statków, z drzewem 2, z pasażerami (Pologne z 313 pasaż. do Hawru), próżny 1. Wywieziono towarów: węgla — 26 481 ton, w tem 1 428 t. węgla bunkrowego, drzewa — 325 t. desek i 374 fathom kopalniaków.

„Lwów“ stanie na zimę w Gdyni lub Tczewie. Statek szkolny „Lwów“, który powrócił z podróży na wyspy Azorskie stanie na zimowisko albo w wewnętrznym basenie Gdyni, albo w porcie zimowym w Tczewie, który również ma wystarczającą głębokość dla statków tej wielkości i zapewnia bardzo dobre schronienie zimowe.



Ruch portu gdańskiego we wrześniu. Ruch portowy w Gdańsku w miesiącu wrześniu ustanowił nowy rekord dla tego miesiąca z tonażem statków 322 722 ton rej. netto na wejściu a 337 605 t. na wyjściu. Bandera polska, która powiewała na 24 statkach o łącznej ładowności 10 927 t. r. n. zajęła siódme miejsce po statkach niemieckich, duńskich, szwedzkich, angielskich, norweskich i łotewskich a przed gdańskiemi, francuskiemi statkami i statkami 9-ciu innych narodowości. Ruch towarowy był nieco mniejszy niż w sierpniu, rekordowe liczby osiągnięto jedynie w eksporcie węgla. Wywieziono we wrześniu ogółem 548 055 ton towarów, w tem 363 500 ton węgla, 150 400 ton drzewa, 12 722 tony cementu, 5 160 ton jęczmienia. Wwieziono 112 427 t. towarów, w tem 35 600 t. rudy żelaznej, 32 200 t. żelastwa (złomu), 16 900 t. śledzi solonych, 8 700 t. fosfatów. Ruch morski podróżnych był nikły na wejściu, przyjechało na statkach we wrześniu zaledwie 531 osób, na wyjściu natomiast był ożywiony do Londynu (1256 osób), przeważnie do Kanady, którzy kontynuują swą podróż morską z portów zachodniego wybrzeża Anglji.

Rekord morski sportowca polskiego. Na łupinie z Gdyni do Rugji. W porcie gdańskim przebywa obecnie polski sportowiec kpt. Konrad Prószyński ze swą miniaturową żaglówką „Vegą“, na której przebył we wrześniu drogę morską Gdynia—wyspa Rugja a stamtąd do Szczecina. Ze Szczecina „Vega“ powróciła do Gdańska na pokładzie parowca. Ma ona zaledwie 4 metry długości i około 7 kw. metrów żagli. Podróż kpt. Prószyńskiego jest wybitnym rekordem podróżnictwa morskiego.

Ruch portu gdańskiego za pierwszy tydzień października. Ruch okrętowy był w pierwszym tygodniu października bardzo ożywiony, przy czem jednak ruch wyjściowy przewyższał ruch na wejściu. Weszło 118 statków morskich, wyszło 130. Co do bandery statków na wejściu było: polskich statków 5, gdańskich 7, duńskich 20, szwedzkich 25, niemieckich 32, norweskich 10, angielskich 5, holenderskich 4, francuskich, łotewskich, fińskich, estońskich po 2, włoskich i austrjackich po 1. Ze statków tych w stanie próżnym weszło 69, z drobnicą 22, z pasażerami i drobnicą 5, z rudą żelazną 2, z żelastwem 14, ze śledźmi 6, z paszą 1. — Na wyjściu z węglem było 63 statki, z drobnicą 19, próżnych 21, z drzewem 19, z pasażerami i drobnicą 5, z cementem, drzewem i drobnicą, ropą gazową po 1. Przeładowano w tygodniu z kolei na statki: węgla 5 183 wagony (97 134 ton), drzewa 1 301 wag., zboża 196 wag., cukru 6 wag., innych towarów 886 ton.



Ruch statków Żeglugi Wisła-Bałtyk. Holownik Górnik z lichtugami Stefek i Edek wyładowują węgiel w Sonderburgu (Danja). Hol. Sambor z lichtugami Wacek i Wojtek są w drodze z węglem z Tczewa do Göteborga. — Hol. Rybak z lichtugami Bronek i zafrachtow. D. W. 701 są w drodze z węglem z Tczewa do Sztokholmu. — Lichtugi Janek i Jurek ładują w Gdańsku węgiel do Uddevalli (Szwecja). — Hol. Tyran z lichtugami Bolek i Benek wracają z Göteborga do Tczewa. — Hol. Orkan w doku w Gdańsku.

Cofnięcie się w sprawie oświetlenia Wisły Morskiej. Rada portu gdańskiego uchwaliła wytyczyć wprawdzie przepisowo ujście Żywej Wisły, jednak postanowiła na razie nie zaprowadzać oświetlenia nocnego Uchwała jest ustępstwem przewodniczącego na rzecz delegacji gdańskiej, która usiłuje utrudnić żeglugę zimową do Tczewa.

W ostatniej chwili.

GDYNIA. Rozwój robót portowych w Gdyni. Od kilku dni przy nabrzeżu molo południowego pracuje draga XIII i nurkowie poprawiają nabrzeże: podczas trwania robót przy molo nie może stać więcej niż trzy statki i to muszą się przesuwać dość często. — Praca przy budowie falochronu była zatrzymana przez parę dni z powodu silnego wiatru zachodniego.

— **Lwów stanął na zimowisko w Gdyni.** 14-go b. m. wprowadzony został na zimowisko do basenu wewnętrznego statek szkolny Lwów. Tem samem odpadł projekt postawienia go na zimę przy falochronie, obok krążownika Bałtyk, lub w porcie zimowym w Tczewie.

— **Ruch statków w Gdyni.** Franc. par. Pologne w nocy na 14-go stanął na redzie przywożąc 13 pasażerów i 28 t. drobnicy. 14-go wieczorem odszedł do Havru, zabierając 450 pasażerów i 3 t. drobnicy. Tegoż dnia odszedł do Halmstadu z ładunkiem 2700 ton węgla parowiec Żeglugi Polskiej Toruń, po naprawie drobnych uszkodzeń wywołanych przez burzę. — Nowy polski parowiec Robur II firmy Robur zajęty jest na redzie mniejszą naprawą maszyn.

RYBACTWO MORSKIE.

Z wybrzeża.

Na początku września znacznie spadła zdobycz ryby. Zakończył się połów makreli, a zmalały połowy płastrug (flader). Inne ryby zdobywano zaledwie pojedyńczemi okazami. Jedynie przy brzegach półwyspu, koło wioski Hel, trzymały się śledzie i tam były łowione przez rybaków z tej wioski. Okres wędrówki węgorza powinien był dosięgnąć już szczytu rozwoju, a wyniki tegorocznej zdobyczy były jeszcze zupełnie nikłe i mniejsze niżeli w bardzo niepomyślnym roku ubiegłym. W więcierzach (żakach) znajdowano tylko po kilka sztuk węgorzy; większe ilości były zjawiskiem wyjątkowem. To też we wioskach półwyspu liczono już że rok bieżący wypadnie dodać do szeregu ubiegłych niepomyślnych lat i że należy pomyśleć o wyszukaniu innego źródła dochodu, bo rybołóstwo przestało dawać zarobki.

Jednakże druga połowa miesiąca przyniosła poprawę. Ukazały się węgorze, a nawet miejscami tak licznie, że rybacy oddawna już nie mieli tak dobrych połowów. Zwykle rybak niechętnie mówi o swej zdobyczy i zawsze określa ją „nic nie ma" albo „mało". W tym roku jednakże mówi „węgorzy jest dosyć", co świadczy rzeczywiście o dobrym połowie.

Szczególnie dużo węgorzy na Wielkiem morzu. Mniej łowiono w Jastarni, na Małem morzu, chociaż w ostatnich dniach miesiąca i ta wioska miała kilka pomyślnych dni. Przykre, że w związku z lepszemi połowami, zjawiły się kradzieże ryby z więcierzy. Podejrzenie pada na swoich ludzi, bo wybrano ryby z więcierzy wystawionych na miejscach znanych z dobrej zdobyczy, a miejsca takie wiadome są tylko rybakom miejscowym.

Złowione węgorze przechowywane są żywe w sadzach. Zakupują rybę głównie kupcy z Gdańska, na wywóz zagranicę, płacąc przeszło 4.— zł za kg.

Jednocześnie prawie z ukazaniem się węgorzy zbliżyły się ku wybrzeżom duże ławice śledzi na tarło o czem świadczy wypływająca z ryb ikra i mlecz. Rybacy Helanie przez kilkanaście dni łowili śledzie sieciami zastawnemi tuż przy wiosce w odległości kilkuset metrów od brzegu. Niektóre łodzie wracały przepełnione rybą. Dzienna zdobycz wynosiła na Helu niekiedy 15—20 tysięcy kg. Rybę wywożono przeważnie do Gdańska, chociaż i miejscowe wędzarnie przerabiały dziennie 2 500—4 000 kg. Nieduże ilości śledzi układano w beczki i przesypywano solą. Taką rybę wysłano do fabryki konserw rybnych w Wilnie.

Ceny były rozmaite. Zależało to od rynku gdańskiego, na który oprócz ryby z naszego wybrzeża dowożono mnóstwo śledzi z wiosek rybackich łowiących przy ujściu Wisły, na wodach gdańskich. Gdy zdobycz była nieznaczna i dowóz mały, ceny trzymały się bardzo wysoko: do 1,— zł a nawet wyżej za kg., przy zwiększonych połowach i dowozie ceny spadły i w końcu miesiąca płacono zaledwie 15—30 groszy za kilogram.

W innych wioskach wybrzeża śledzi było mało. Łowiono je częściowo w Kuźnicy, lecz bardzo niewiele, lepiej w Mechlince i w Rewie, na Małem morzu. Wogóle śledzie więcej się trzymały w zatoce, dochodząc aż do brzegów Oksywskiej Kępy. Spowodować to mogły przyjazne wiatry, odpowiednie prądy, temperatura, a możliwe że do pewnego stopnia duży jesienny wylew Wisły. Możliwe również że obfite opady tegoroczne, wywołując podniesienie poziomu wód śródlądowych i wylewy strumieni i rzek ułatwiały także i węgorzom wędrówkę do morza i tem możnaby wytłumaczyć dobre połowy tej ryby na wybrzeżu.

Port rybacki w Jastarni już w obecnym stanie zapewnia statkom rybackim bezpieczny postój.

Należy sądzić, że pobudzi to rybaków do zaopatrzenia się w kutry silnikowe dla dalszych wyjazdów na morze. Tembardziej, że wszelkie w tym kierunku dążenia i zamierzenia rybaków doznają zupełnego poparcia ze strony rządowej, a Bank Gospodarstwa Krajowego w Gdyni z całą gotowością i możliwemi ulgami udziela kredytów na statki, narzędzia połowu, a nawet podobno ma udzielać pożyczek na poprawę starych domostw. Poprawa bytu rybaków zależy więc teraz wyłącznie od nich samych. Jednostki przedsiębiorcze, a głównie pracowite, mogą doprowadzić swoje sprzęty do dobrego stanu i polepszyć swoje położenie gospodarcze.

Mówiąc o porcie należy dodać że od szeregu lat ludność Jastarni i Bora domagała się portu jako potrzeby nieodzownej dla istnienia rybaków. Zdawałoby się, że ludność ta powinna wszystkiemi siłami dopomagać do tworzenia tego, o co tak długo i stale dopominała się. Przykro o tem wspominać, ale tak nie jest; postępowanie niektórych rybaków jest więcej niż dziwne i dlatego godne napiętnowania. Oto dla przykładu dwa wypadki: Kierownictwo budowy portu musiało przeprowadzić kolejkę tymczasową na gruntach gminy, dla przewozu materjałów dla budowy portu. Chociaż grunta po których miała iść kolejka są nieużytkami, to jednakże właściciele ich zażądali podobno wynagrodzenia za użytkowanie gruntów. Teraz znów inni żądają odszkodowania z powodu zasypywania ich pastwisk piaskiem.

Przy pogłębianiu portu sypano piasek na boki dla stworzenia ścian i umocnienia brzegu. Lotny ten piasek wiatr niekiedy zrywa i przenosi na grunta wioski i za to właśnie rybacy domagają się odszkodowania. W tych wypadkach jaskrawo uwydatniły się wąskie poglądy niektórych mieszkańców wioski.

Do portu w Helu przeprowadzono normalny tor kolejowy co nadzwyczaj ułatwia pracę przy przewozie towarów ze stacji do wioski i do portu, lub odwrotnie. Jednem słowem wszędzie czy to w Gdyni, czy w Helu czy nawet w innych wioskach, widoczne są starania, opieka i praca dla dobra miejscowej ludności, co utwierdza w przekonaniu, że jeżeli do tego dołączy się wysiłek i praca rybaków, a przyszłe lata dopiszą lepiej pod względem połowów ryby, to na wybrzeżu zapanuje dobrobyt, a ten jak zwykle ukoi troski i podniesie ogólne zadowolenie.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

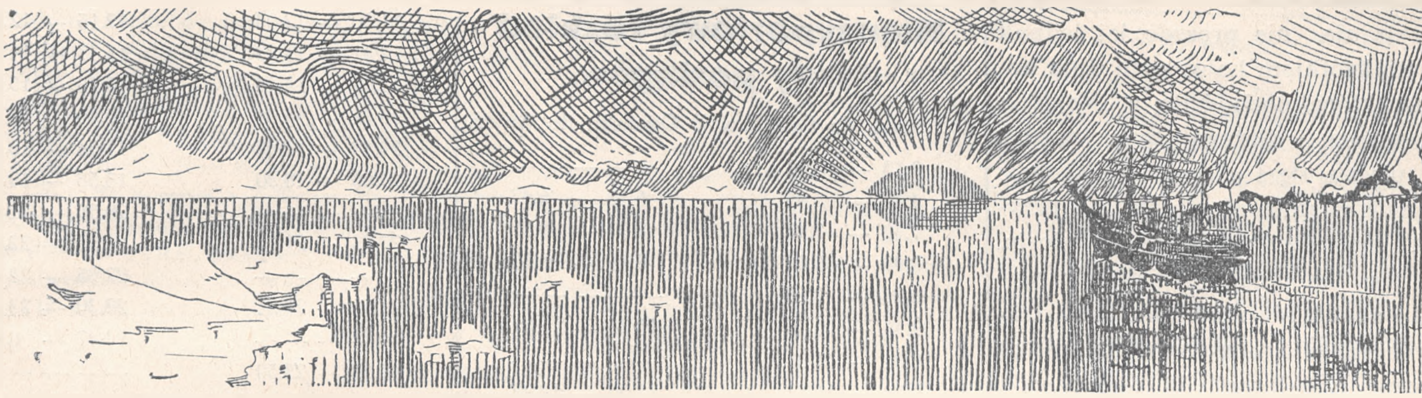
29 września:
norw. par. Jotun 308 ze Stronsay 2127/1 i 737/2 beczek.
1 października:
niem. par. Angeln 320 ze Stronsay 2213/1 i 2184/2 beczek,
niem. par. Elin 348 z Rotterdamu 152/1 i 1/2 beczek.
2 października:
szw. par. Isbjörn 295 z Peterhead 2586/1 i 3924/2 beczek.
4 października:
niem. par. Cewea 270 z Peterhead.
5 października:
niem. par. Martha 357 z Ardglassu 1099/1 i 2/2 beczek.
7 października:
niem. par. Marie Schröder 455 z Stornoway.
10 października:
norw. par. Henry 336 z Wicku,
niem. par. Hanna Hölken 287 z North Shields,
niem. par. Friesland 341 z Peterhead.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Handel śledźmi.

W ostatnim tygodniu zwiększył się dowóz śledzi holenderskich, których jakość jest wysoka, a zapasy niezbyt wielkie w Holandji. Zasolono w bieżącym sezonie 230 000 ton. Ceny f. o. b. Rotterdam notowane w markach niemieckich wynoszą: dla śledzi pełnej wielkości prima 49 marek, sortowane 55, małe 45 marek. Szkockie zapasy śledzi się wyczerpują, wobec czego oczekuje się zmniejszenia dowozu. Notowane Castlebay selected sh. 75—80, Large Matties sh 85—90, Stornoway 58, 60 70 i 80 sh zależnie od wielkości. Śledzie szkockie z chłodni o 15—20 sh na półbeczce drożej. Zapasy norweskich śledzi również się wyczerpują, ceny pozostały niezmienione.

Norweskie śledzie wiosenne 1927 notowane 23—25 sh., wiosenne śledzie 1926 roku 22—24 sh. za beczkę.



Podróże morskie. - Sport żaglowy i motorowy.

4-ro metrową żaglówką z Gdyni na Rugję.

Dobytek naszych rekordów sportowych powiększył się jeszcze o jeden: kpt. mar. handl. Konrad Prószyński dokonał podróży na malutkiej żaglówce długości 4-ech metrów z Gdyni na wysepkę Ruden, w pobliżu Rugji.

Jolka „Vega", płaskodenna, z mieczem żelaznym opuszczonym w kształcie zasuwy ma długość 4 metry, szerokość 1,25 metra. Należy do serji łodzi o 5 m^2 żagli, wybudowanych seryjnie w 1925 roku przez amatorów w Lidze Morskiej i Rzecznej. „Vega" została zbudowana przez samego kapitana Prószyńskiego.

Ożaglenie łodzi uległo jednak zwiększeniu; główny żagiel poszerzony został pasem zewnętrznym i ma obecnie 6 m^2. Prócz tego łódź posiada wiązak latający około 1 m^2, wobec czego „Vega" jest obecnie łodzią o 7 m^2. Biegnie przy dobrym wietrze po 4 mile morskie (7 km.) na godzinę. Wadą łodzi przy lądowaniu na płaskim brzegu jest jej ciężkość. Lądować bez pomocy kołowrotu nie może, jest za ciężka i niewygodna do wyciągania. Ręcznie trzech ludzi nie może jej wyciągnąć na brzeg.

Podróż.

Odjazd z Warszawy nastąpił w dniu 27. lipca. Kolejne noclegi notował kpt. Prószyński w Modlinie, Płocku, Włocławku, Bobrownikach, Toruniu, Solcu, Fordonie, Grudziądzu, Gniewie, Gdańsku (9. sierpnia.) Następnie „Vega" odbyła podróż do Gdyni, Pucka, Jastarni i z powrotem do Gdyni. Tu okazała się po raz pierwszy niepraktyczność łodzi, którą jedynie kołowrotem udało się wyciągnąć na plażę.

22. sierpnia wieczorem kpt. Prószyński przechodzi z „Vegą" z Gdyni na Hel.

29. sierpnia odbył się odjazd z Gdyni na pełne morze. 30 sierpnia „Vega" znalazła się w ujściu rzeki Piaśnicy nad granicą polsko-niemiecką. „Vega" pozostawała tu do 2 września rano; kpt. Prószyński notuje iż nawet dla jego statku ujście Piaśnicy jest za płytkie, gdyż na barze rzeczki jest zaledwie kilkanaście centymetrów wody.

2 września o zmroku „Vega" dociera do Łaby, 3 września rano do ujścia Słupi (Stolpmünde) z oberwanym sterem. Rybak miejscowy pomaga naprawić awarję steru. 4-go września nastąpił odjazd w kierunku Kołobrzegu, dokąd „Vega" przybyła 5-go o świcie. Po 3-godzinnym śnie kapitana i załogi w jednej osobie, jola wyruszyła w dalszą podróż ażeby wykorzystać pomyślny i niezbyt silny wiatr północno-wschodni. Kpt. Prószyński trzyma się wprost na Dievenow gdzie się znajduje wschodnie wejście na zalew szczeciński. Brzeg zatacza tu dość znaczny łuk i są dwie drogi do wyboru: albo posuwać się wzdłuż brzegu, przedłużając podróż i ryzykując nie dostać się za dnia do Dievenow, albo kierować się wprost na Dievenow, lecz zato oddalić się do 12-tu mil od brzegu. Kpt. Prószyński wybiera tę ostatnią drogę, lecz ma za to trudne chwile. Brzeg stopniowo oddala się, a wiatr się wzmacnia. O troczeniu żagla nie może być mowy, gdyż fala już jest tak wysoka, że nie można postawić łodzi bokiem do niej. Maszt „Vegi", który niema want, gnie się i trzeszczy. Złamanie masztu równoznaczne jest zginięciem łupinki, która tymczasem z rozpiętymi żaglami pędzi dumnie ku wytkniętemu celowi. Lecz oto już mola wejściowe do Dievenow! Przed molami jeszcze cypel piaszczysty przegradza drogę „Vedze". Jest to groźna niespodzianka, gdyż fale się załamują i odbijają w rozmaitych kierunkach; „Vega" w niebezpieczny sposób staje parokrotnie w poprzek fali. Wzdłuż cyplu biegną ludzie, licząc, iż mają przed sobą rozbitka. Lecz „Vega" już przekroczyła niebezpieczne miejsce i wchodzi między mola. Jak w poprzednich portach, tak i tu nadbrzeżni mieszkańcy niechcą wierzyć podróżnikowi, że łódź przyszła „z Gdańska".

6-go września odjazd z Dievenow dalej na zachód przez zalew szczeciński. 7-go września wieczorem po 30-godzinnej podróży „Vega" się znalazła w Peenemünde, przy zachodniem wejściu do zalewu. Pogoda zmienia się, barometr spada; zaczynają się zachodnie wiatry.

8-go września kpt. Prószyński wyrusza z Peenemünde z powrotem narazie z zamiarem przebycia przez Greifswald Bodden na Rugję. Zmuszony silnym zachodnim wiatrem do przerwania tego ostatniego etapu swej podróży, chroni się on pod osłonę wysepki Ruden.

10-go września nastąpił odjazd z Ruden przez Peenemünde do Świnoujścia, gdzie „Vega" dotarła tegoż dnia wieczorem.

13-go odjazd ze Swinemünde. Na zalewie szczecińskim łamie się podczas żeglugi „Vegi" jej maszt. Przejeżdżający holownik ofiarowuje pomoc, którą „Ve-

ga“ przyjmuje, (nie prosząc jej jednak sama.) Po krótkiem holowaniu, lina holownicza, która pochodziła z „Vegi“ a nie z berlinki, i dlatego była bardzo cienka, urywa się i „Vega“ kontynuuje podróż pod żaglem rozpiętym na przygodnym maszcie, zrobionym z wiosła. Środek ten lokomocji jednak nie wystarcza i ażeby dotrzeć gdziekolwiek, kpt. Prószyński zmuszony jest długo i wytrwale wiosłować. W ten sposób pod wiosłami i żaglem dociera wieczorem do Ziegenort. Tu zmęczony dwutygodniową podróżą po raz pierwszy nocuje na lądzie pod dachem i w łóżku. Dotąd dachem i łóżkiem służyła mu „Vega“ żagiel zaś rozpięty na noc był mu dachem nad głową.

(Dokończenie nastąpi.)



Międzyportowy rozkład jazdy pociągów.

Z Tczewa do Gdańska.	Z Gdańska do Gdyni.
0.13 — 0.58	— — — — —
4.45 — 5.45	6.15 — 6.47
7.10 — 7,45	8.00 — 8,31
8.00 — 8.26	8,41 — 9,12
8,26 — 9.19	— — — — —
9.40 — 10.08	10.35 — 11.07
10,01 — 11.00	— — — — —
11.20 — 11,48	11.56 — 12.22
12.00 — 12.47	13.05 — 13.37
14.19 — 15.17	15.33 — 16.06
16.31 — 17.00	17.16 — 17.50
— — — — —	17.55 — 18.28
17.27 — 18.03	19.15 — 19.53
19.37 — 20.30	— — — — —
20.10 — 20.42	21.05 — 21.44
— — — — —	23.20 — 23.56
23,11 — 0.05	— — — — —

Z Gdyni do Gdańska.	Z Gdańska do Tczewa.
— — — — —	3.20 — 4.16
6.48 — 7.18	7.30 — 8.19
— — — — —	8.35 — 9.17
8.40 — 9.10	10.47 — 11.40
11.30 — 12.03	12.15 — 12.48
12.51 — 13.23	13.37 — 14.18
14.08 — 14.44	15.10 — 15.48
15.31 — 16.01	16.40 — 17.37
17.19 — 17.45	17.54 — 18.22
17.58 — 18.30	18.55 — 19.26
— — — — —	20.39 — 21,32
20.23 — 21.05	21.25 — 22.02
— — — — —	22.05 — 22.36
21.51 — 22.21	22.30 — 23.19
— — — — —	23.42 — 0,40
23.13 — 23.50	— — — — —

Rozkład jazdy pociągów Gdańsk - Nowyport.

Odjazdy z Gdańska: 0,15 1,10 5,55 6,55 8,40 9,45 10,45 11,45 12,15 13,13 13,45 14,45 15,15 15,45 16,20 16,45 17,45 18,15 18,45 19,15 20,15 21,15 22,15 23,15.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,25 6,25 7,35 8,10.

Tylko w dni powszednie: 12,45 19,45 i 20,45.

Odjazdy z Nowegoportu: 2,45 4,50 6,25 7,26 9,15 10,15 11,15 12,15 12,44 13,43 14,15 14,45 15,15 15,45 16,15 16,50 17,15 18.15 18,45 19,15 19,45 20,44 21,45 22,45 23,45.

Prócz tego tylko w dni świąteczne: 5,55 6,55 8,10.

Tylko w dni powszednie: 13.15 20,15 i 21,15.

Podróż Gdańsk - Nowyport trwa 20 minut.

RUCH PORTOWY.

GDYNIA.

Na wejściu.

1 października: duń. par. Hafnia 1160 t. z Kopenhagi próżny (Robur), pol. par. Gdynia 237 t. z Rönne z 49 pasażerami (Żegl. Polska), szw. par. Gundborg Segrell 845 t. z Antwerpji próżny (Robur).

2 października: szw. par. Libra 838 t. z Ostendy próżny (Robur).

3 października: łot. par. Viesturs 339 t. z Bandholmu próżny (Artus).

4 października: łot. par. Balva próżny (Reinhold), niem. par. Gotland 592 t. z Lubeki próżny (Reinhold), pol. par. Katowice 1103 t. z Malmö próżny (Żegl. Polska).

Na wyjściu.

1 października: szw. par. Reserv 1013 t. do Gefle z węglem (Robur), norw. par. Lillemor 678 t. do Vesteras z węglem (Robur).

3 października: szw. par. Ivar 715 t. do Sztokholmu z węglem (Robur), łot. par. Koknes 1045 t. do Lipawy z węglem (Voigt), szw. par. Inga 731 t. do Vesteras z węglem (Pol. Ag. Morska), pol. par. Gdynia 237 t. do Gdańska próżny (Żegl. Polska), łot. par. Viesturs 339 t. do Kalundsborga z węglem (Artus).

4 października: duń. par. Hafnia 1160 t. do Randersu z węglem (Robur).

GDAŃSK.

Na wejściu:

3 października: duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), duń. par. London 731 t. z Kopenhagi (Bergenske), niem. hol. Taurus z licht. Nega 758 t. i Aar 651 t. z Kilonji próżne (Artus,Legan), fiński par. Nicia 1598 t. z Landskrony próżny (Behnke i Sieg, Wisłoujście), duń. mot. Maagen 97 t. z Landskrony z żelastwem (Ganswindt, Westerpl.), polski hol. Orkan z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk, Stocznia gdańska), niem. hol. Lars z licht. Hamburg i Altona z Hamburga próżne (Scharenberg, Legan), szw. par. Carrie 739 t. z Oslo próżny (Behnke i Sieg, Alldag), duń. par. Danefeld 724 t. z Kopenhagi próżny (Shaw, Lovell, Westerpl)), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. z Aarhus próżny (Reinhold, Westerpl.), łot. par. Emmy 705 t. z Hull próżny (Behnke i Sieg, Westerpl.), szw. par. Elsie 826 t. z Londynu próżny (Lenczat, Viktoriawand).

Na wyjściu:

3 października: duń. par. Vendia 627 t. do Struern z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Gunborg 498 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Hansa 2820 t. do Wenecji z węglem (Skand. Levante), gdański par. Echo 555 t. do Gjedssru z węglem (Behnke i Sieg), ang. par. Lord Antrim 2754 t. do Belfastu z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Hilde 851 t. do Fredrikshamnu próżny (Reinhold), duń. par. Niord 283 t. do Kopenhagi z towarem (Bergenske), niem. par. Siegmund 1984 t. do Calais z węglem (Morry), niem. par. Luna 279 t. do Królewca próżny (Wolff).

Na wejściu.

4 października: niem. par. Leonhard 429 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), łot. par. Mary 767 t. z Güteborga z towarem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltonia 1449 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. żagl. z mot. Drogen 279 t. z Rudjöpingu próżny (Bergenske), niem. par. Cewea 270 t. z Peterhead ze śledźmi (Behnke i Sieg).

4 października: ang par. Kolpino 1465 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson, kolej nadw.), norw. par. Sproit z Szczecina próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Göta 674 t. z Oskarshamnu z rudą (Bergenske).

Na wyjściu.

4 października: szw. par. Forsvik 699 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), łot. par. Abava 364 t. do Abo z węglem (Bergenske), szw. par. Gudrun 483 t. do Södertelje z węglem (Bergenske).

4 października: niem. par. Cronshagen 1091 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Elsborg 955 t. do Hull z drzewem (Bergenske), szw. par. Carrie 739 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Amazone 378 t. do Aarhus z węglem (Behnke i Sieg), franc. par. Enseigne Marie St. Germain 1626 t. do Bordeaux z węglem (Morry), niem. licht. Hamburg i Altona do Królewca próżne (Scharenberg), fran. par. Chateau Lafite 2284 t. do Bordeaux z towarem (Worms), norw. par. Ulrika II do Sztokholmu z węglem (Bergenske), szw. par. Daland do Konstantynopola z towarem (Shaw, Lovell), duń. par. Dania 1390 t. do Aalborga z węglem (Reinhold), niem. par. Carl 166 t. do Kłajpedy próżny (Prowe).

Na wejściu:

5 października: szw. par. Larus 448 t z Karlskrony próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Sigrid 751 t. z Lubeki próżny (Bergenske), niem.

par. Egeria 850 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff), norw. par. Kari z Hayle z żelastwem.

5 października: niem. par. Egeria 382 t. z Rotterdamu z towarem (Wolff, kan. port.), norw. par. Karri 288 t. z Hayle z żelastwem (Behnke i Sieg, kan. port.), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. z Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold, kan. port.), duń. par. Christiansborg z Londonderry na Kopenhagę próżny (Bergenske, Holm), szw. hol. Uranus 12 t. z Olofsholmu próżny (Behnke i Sieg, b. skład węgla mar.), duń. par. Skinfaxe 1014 t. z Kilonji próżny (Artus), duń par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem (Reinhold), duń. par. Ulf 816 t. z Bordeaux z towarem (Reinhold), ang. par. Emlynoor z Szczecina próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par Martha 357 t. z Araglassu ze śledźmi (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

5 października: szw. par. Botte 878 t. do Spraengsviken z węglem (Ick), niem. par. Immenhof do Aberdeen z drzewem (Behnke i Sieg) duń. par. Sophie 524 t. do Fredrikshamnu próżny (Thor Hals), niem. hol. Herkules z licht. Rhein 646 t. do Sönderborga i Main 645 t. do Haderslevn z węglem (Voigt i Artus).

5 października: duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), norw. mot. Veaardag 123 t. do Frediksstadu z węglem (Bergenske), łot. par. Auseklis 720 t. do Londynu z drzewem (Voigt), gdański par. Balticum 364 t. do Svendborga z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Estonia 3920 t. do Kopenhagi próżny (Un. Baltic Corp.), ang. par. Baltonia 1449 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), szw. par. Kullen 276 t. do Falkenbergu z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Billerud 252 t. do Ystadu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Alexandra 354 t. do Walken z towarem (Prowe), niem. par. Ortlinde 671 t. do Rotterdamu z drzewem (Voigt), duń. par. Wm. Th. Malling 1125 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), duń. par. Bretland 1235 t. do Kopenhagi z węglem (Reinhold), szw. par. Beliis 230 t. do Sztokholmu z węglem (Thor Hals), niem. par. Feronia 343 t. do Rygi z towarem (Wolff), duń. par. Mette Jensen 1929 t. do Stugsundu próżny (Bergenske).

Na wejściu:

6 paźdz.: est. żagl. Otti 124 t. z Królewca próżny (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Kjell 687 t. z Göteborga próżny (Polsko-Skand., Westerplatte), szw. żagl. Kiana 182 t. z Kopenhagi z żelastwem (Bergenske, Westerpl.), szw. par. Sven 196 t. z Lipawy z towarem (Reinhold), norw. par. Steinmann 268 t. z Lubeki próżny (Polsko-Skand.), niem. hol. Enak 6 t. z polskiemi licht. Janek 633 t. i Jurek 634 t. z Kopenhagi próżne (Wisła-Bałtyk), ang. par. Baltannic 1034 t. z Rygi z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), franc. par. Chateau Yquem 1290 t. z Bordeaux z towarem (Worms), włoski par. Campani z Baltimore z żelastwem (Bergenske), norw. par. Egieria z Szczecina próżny (Bergenske).

6 października: duń. par. Polarhavet 1287 t. z Kopenhagi próżny (Artus), łot. par. Kuldiga 1187 t. z Gandawy próżny (Voigt), szw. par. Tanja 341 t. ze Słupska próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par. Alice 175 t. z Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. Aeolus 356 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg).

Na wyjściu:

6 paźdz.: duń. żagl. z mot. Aage 83 t. do Bagnkopu z węglem (Ganswindt), duń. par. Ccotia 1387 t. do Göteborga z węglem (Artus), norw. par. Dageid 935 t. do Göteborga z węglem (Polsko-Skand.), szw. żagl. z mot. Elin 69 t. do Hven z węglem (Bergenske), duń. par. Hjortholm 848 t. do Swansea z drzewem i towarem (Reinhold), niem. par. Falk 853 t. do Antwerpji z drzewem (Behnke i Sieg), norw. par. Agdir 155 t. do Ramsgate z drzewem (Lenczat), niem. par. Gertrud 504 t. do Szczecina próżny (Reinhold), łot. par. Emmy 705 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Curslack 810 t. do Gandawy z drzewem (Voigt), szw. par. Ragnar 430 t. do Kopenhagi z węglem (Prowe), norw. par. Ora 599 t. do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), szw. hol. Uranus 13 t. z licht. Menja 572 t. do Bödorö z węglem (Behnke i Sieg), szw. hol. Holger 14 t. z licht. Hailsta III 473 t. do Karlshamnu z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Borghild 431 t. do Kopenhagi z węglem (Danz. Schiff. K.), ang. par. Baltannic 1043 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), gdański par. Peter von Danzig 492 t. do Londynu z drzewem (Reinhold), niem. par. Elin 369 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), duń. par. Ulf 816 t. do Bordeaux z towarem (Reinhold), szw. par. Larus 448 t. do Malmö z węglem (Behnke i Sieg).

6 października: łot. par. Kaupo 1458 t. do Sundsvallu z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. London 730 t. do Aarhus z węglem (Bergenske), duń. żagl. z mot. Mogens Koch 284 t. do Odense z drzewem (Ganswindt), duń. żagl. z mot. Drogden 279 t. do Windawy z węglem (Bergenske).

Na wejściu.

7 paźdz.: niem. par. Gotenburg z Królewca próżny (Bornhold), duń. żagl. z mot. Maagen 97 t. z Kłajpedy próżny (Bergenske), szw. żagl. z mot. Natalia z Karlshamnu z kamieniami (Behnke i Sieg), niem. par. Clara Blumenfeld 1465 t. z Göteborga próżny (Voigt), niem. par. Wagrin 223 t. z Lipawy z drzewem (Lenczat), ang. par. Baltonia 1449 t. z Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), duń. par. Broholm 781 t. z Fredrikshavnu próżny (Reinhold).

7 paźdz.: niem. par. Danzig 575 t. z Lubeki z towarem (Lenczat, kan. port.), szw. mot. cyst. Neithea 106 t. z Limhamnu próżny (Thor Hals), duń. par. Skaane 724 t. ze Slite próżny (Shaw, Lovell, Holm), norw. par. Zomma 461 t. z Helsingborga próżny (Bergenske, kolej nadw.), szw. mot. Strassa 3140 t. z Tampy z fosfatem (Behnke i Sieg, wolna strefa), szw. par. Nordöst 628 t. z Munkedelu próżny (Behnke i Sieg, Westerplatte), szw. par. Ingeborg 191 t. z Kłajpedy próżny (Behnke i Sieg, kolej nadw.), niem. hol. Gladiator z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk, Westerpl.), niem. par. Marie Schröder 455 t. ze Stornoway ze śledziami (Reinhold), łot. par. Naiga 87 t. z Helsingforsu ze żelastwem (Reinhold), szw. żagl. z mot. Fenja 211 t. z Szczecina próżny (Danz. Schiff. K., Westerpl.), niem. par. Aase 500 t. z Helsingöru próżny (Danz. Schiff. K., most Breitenbach), szw. mot. Luossa 3290 t. z Tampy z fosfatem (Behnke i Sieg, wolna strefa), łot. par. Latris 798 t. z Gandawy próżny (Artus, kolej nadwiśl.).

Na wyjściu.

7 paźdz.: szw. par. Silva 158 t. do Sztokholmu z węglem (Ganswindt), szw. par. Elsie 840 t. do Sendö z węglem (Lenczat), szw. par. Pan 526 t. do Aernsköldsviku z węglem (Artus), niem. żagl. z mot. Uli 56 t. do Degershamnu z węglem (Bergenske), szw. par. Gofa 674 t. do Oskarshamnu próżny (Bergenske), norw. par. Grana 728 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), niem. par. Wagrin 223 t. do Tynedocku z drzewem (Lenczat), ang. par. Kolpino 1465 t. do Hull z pasażerami i towarem (Ellerman i Wilson), ang. par. Baltonia 1449 t. do Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp)., szw. żagl. z mot. Rosa 124 t. do Dunganaes z węglem (Artus), szw. mot. Alca 290 t. do Limhamnu z węglem (Reinhold), niem. hol. Taurus 4 t. z licht. Vega 758 t. i Aar 651 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), norw. par. Kari 289 t. do Wisby z węglem (Behnke i Sieg), duń. żagl. z mot. Lovise 51 t. do Randersu z melasą (Ganswindt), ang. par. Emlynmor 270 t. do Londynu z drzewem (Danz. Schiff. K.), szw. par. Broxvik 998 t. do Norrköpingu z węglem (Morry).

Na wejściu.

8 paźdz.: duń. draga Passepartout z Gdyni próżna (Stocznia Gdańska), norw. par. Sisto z Królewca próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Irene Maria z Kopenhagi próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Elsie 826 t. z Göteborga próżny (Behnke i Sieg), duń. par. Scotia 1387 t. z Bony z fosfatem (Warta).

8 paźdz.: łot. par. Prima 115 t. z Narwy z żelastwem (Shipco, Holm), niem. par. Elbing II 340 t. z Królewca próżny (Voigt), niem. żagl. z mot. Hunte 78 t. z Aarhus z żelastwem (Ganswindt), polski hol. Tyran z Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk, Ballastkrug), niem. par. St. Lorenz 343 t. z Lubeki z towarem (Lenczat), duń. par. Polonia 4519 t. z Kopenhagi próżny (Un. Baltic Corp., spichrz Vistula), gdański par. Trio 823 t. próżny (Bergenske), niem. par. Vineta z Szczecina z towarem (Reinhold), niem. par. St. Gertrud 211 t. z Lubeki próżny (Lenczat, most Breitenbach), niem. par. Teutonia 768 t. z Helsingborga z żelastwem (Schenker, kan. port.).

Na wyjściu.

8 paźdz.: holend. żagl. z mot. Jacoba 80 t. do Randersu ze solą Ganswindt), duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. do Kopenhagi z towarem (Reinhold), norw. par. Jotun 333 t. do Tynedocku z drzewem (Reinhold), norw. par. Einar Jarl do Prestonu z drzewem (Behnke i Sieg), holend. żagl. z mot. Anna Elisabeth do Rudkjöpingu z węglem (Ganswindt), niem. żagl. z mot. Frida 55 t. do Rotterdamu ze spirytusem (Bertram), niem. par. Aeolus 356 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Brunhilde 863 t. do Amsterdamu z drzewem (Voigt), niem. żagl. z mot. Hulda do Kołobrzegu próżny (Kapitan), niem. par. Alice 175 t. do Hamburga z towarem (Prowe), niem. par. St. Lorenz 343 t do Rygi z towarem (Lenczat), niem. par. Danzig 575 t. do Tallinu z towarem (Lenczat), duń. par. Skinfaxe 1014 t. do Göteborga z węglem (Artus), norw. par. Steinmann do Kalmaru z węglem (Polsko-Skand.), norw. par. Isbjörn do Sztokholmu z cementem (Thor Hals).

8 października: norw. par. Kristine I. 613 t. do Malmö z węglem (Polsko-Skand.), fiński par. Nicia 1558 t. do Helsingforsu z węglem (Behnke i Sieg), niem. hol. Gladiator z polskiemi licht. Jurek 634 t. i Janek 633 t. do Göteborga i Uddelwalli z węglem (Wisła-Bałtyk), duń. żagl.

z mot. Foraldres Minde do Soendborga z grochem (Ganswindt), niem. par. Farö 720 t. do Talinnu próżny (Behnke i Sieg), ang. par. Haarlem 565 t. do Grangemouth z drzewem (Reinhold), szw. mot. cyst. Neithea 106 t. do Limhamnu z ropą gazową (Thor Hals), niem. par. Gotenburg 196 t. do Roztoku z drzewem (Reinhold), niem. par. Angeln 320 t. do Manchestru z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Holstein 478 t. do Antwerpji z drzewem (Wolff), holend. par. Pluto 710 t. do Amsterdamu z towarem (Prowe).

Na wejściu.

9 paźdz.: niem. hol. Widder z licht. cyst. Nr. V. 654 t. z Kotki próżne (Nordd. Llayd), niem. par. Lisbeth Zelck 556 t. z Londynu z żelastwem (Behnke i Sieg), norw. par. Asplund z Odense próżny (Bergenske), szw. par. Robur I 577 t. z Oxelösundu z rudą żelazną (Ick), ang. par. Helmond 581 t. z Kilonji próżny (Reinhold), norw. par. Liliemor z Vesteras próżny, szw. par. Forsvik 699 t. z Varbergu próżny (Polsko-Skand.), franc. par. Le Merlier z Rouen z żelastwem (Morry), duń. zagl. z mot. Bonavista 72 t. ze Słupska próżny (Ganswindt), franc. par. Germinal z Rouen próżny, szw. par. Blanche 210 t. z Królewca próżny (Voigt), szw. par. Karin 196 t. z Sztokholmu z towarem (Thor Hals), szw. par. Bengt 289 t. z Roztoku próżny (Behnke i Sieg), norw. par. Gunnar 714 t z Oslo próżny (Polsko-Skand.), szw. par. Romeo 274 t. ze Szczecina próżny (Artus), szw. par. Gusten 353 t. z Malmö próżny (Artus), norw. par. Ara 557 t. z Holtenau z towarem (Bergenske).

Na wyjściu.

9 paźdz.: norw. par. Sisto do Sundsvallu próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Sedina 544 t. do Hernösandu z węglem (Reinhold), duń. mot. Maagen 97 t. do Aarhus z węglem (Bergenske), duń. draga Passepartout do Gdyni próżna (Stocznia Gdańska), szw. par. Disa 430 t. do Nykjöbingu z węglem (Bergenske), łot. par. Mary 766 t. do Rygi z węglem (Behnke i Sieg), szw. par. Tanja 341 t. do Helsingborga z węglem (Danz. Schiff. K.).

Na wejściu.

10 paźdz.: norw. par. Henry 336 t. z Wicku ze śledziami (Reinhold), niem. par. Hanna Hölken 287 t. z North Shielde ze śledziami (Reinhold), niem. hol. Vegesack z licht. Hans Otto 595 t. i Peter 560 t. z Holtenau próżne (Bergenske, Westerpl.), niem. par. Friesland 341 t. z Peterhead ze śledziami (Reinhold, Viktorialand), grecki par. Patras z Tallinu próżny (Ganswindt), duń. par. Svanholm 764 t. z Liverpoolu z towarem (Reinhold), fiński par. Aegir 457 t. z Helsingforsu z towarem (Bornhold), niem. par. Oskar 485 t. z Wismaru próżny (Artus, Westerpl.), ot. par. Kriws 822 t. z Lipawy próżny (Voigt), duń. par. Niord 283 t. z Aarhus z towarem (Bergenske, kolej nadw.), łot. par. Gauja 895 t. z Westhartlepoolu próżny (Bergenske, Westerpl.), duń. par. Bretland 1235 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold, Westerpl.), duń. par. Victoria 1160 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand., Alldag).

Na wyjściu.

10 paźdz.: łot. par. Latvis 798 t. do Rygi z węglem (Artus), duń. par. Niels Ebbesen 382 t. do Kopenhagi z pasażerami i towarem (Reinhold), szw. par. Aegir 754 t. do Kalmaru z węglem (Bergenske), norw. par. Asplund 899 t. do Lipawy próżny (Bergenske), niem. hol. Widder z licht. cyst. Nr V. 654 t. do Londynu z olejem maszynowym (Nordd. Lloyd), niem. par. Friesland 341 t. do Wyborga ze śledziami (Reinhold), niem. par. St. Gertrud 211 t. do Lubeki z drzewem (Lenczat), niem. par. Cewea 270 t. do Middlesborough z drzewem (Behnke i Sieg), duń. par. Polarhavet 1287 t. do Kopenhagi z węglem (Artus), szw. par. Merkur 800 t. do Uddevalli z węglem (Bergenske), niem. par. Aase 500 t. do Dundalku z drzewem (Danz. Schiff. K.), łot. par. Kuldiga 1187 t. do Lipawy z węglem (Voigt).

Na wejściu.

11 października: szw. par. Mertainen 2,530 t. z Lulea z rudą (Behnke i Sieg, wolna strefa), duń. żagl. Astrid 69 t. z Nakskov z żelastwem (Ganswindt), szw. par. Iris 164 t. z Molmö z towarem (Reinhold), niem. par. Eberhard 338 t. z Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), szw. par. Gota 674 t. z Oskarshamnu z żelastwem (Behnke i Sieg), ang. par. Baltara 1387 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Helene 162 t. z Hamburga z towarem (Prowe), ang. par. Kovno 1477 t. z Hull z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson), ang. par. Smoleńsk 1434 t. z Londynu z pasażerami i towarem (Ellermann i Wilson).

11 paźdz.: szw. par. Rurik 253 t. z Sztokholmu z towarem (Behnke i Sieg), holend. par. Grönlo z Zaandamu próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Inga 731 t. z Vesteras próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Amazone 371 t. z Ahus próżny.

Na wyjściu

11 października: niem. hol. Enak 6 t. do Schiewenhorst próżny (Wisła-Bałtyk), duń. par. Sigfrid 761 t. do Rouen z węglem (Bergenske), szw. par. Blanche 210 t. do Newcastle z drzewem (Voigt), szw. par. Trio 823 t. do Göteborga z węglem (Bergenske), duń par. Polonia 4519 t. do Nowego Jorku z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), niem. par. Clara Blumenfeld 1465 t. do Oslo z węglem (Voigt), duń. par. Taarnholm 839 t. do Liverpoolu z drzewem (Reinhold), niem. par. Egeria 382 t. do Rotterdamu z towarem (Wolff), niem. par. Stettin do Manchesteru z drzewem (Lenczat), niem. par. Hanna Hölken 287 t. do Królewca ze śledźmi (Reinhold), szw. par. Nordöst 628 t. do Gefle z węglem (Behnke i Sieg), duń. par. Victoria 1160 t. do Kopenhagi z węglem (Polsko-Skand.), duń. par. Danefeld 724 t. do Odense z węglem (Shaw Lowell), niem. par. Elbing II 340 t. do Odense z płytami żelaznemi i drzewem (Voigt).

Na wejściu.

12 października: duń. par. Borghild 431 t. z Kopenhagi próżny (Danz. Schiff. K.), duń. par. Marx 719 t. z Kopenhagi próżny (Reinhold), norw. par. Wilson z Kłajpedy próżny (Thor Hals), niem. par. Arcona 302 t. z Dzierzłowa jako do portu ukrycia próżny (Artus).

12 października: niem. par. Olympia 794 t. z Antwerpji z towarem (Nordd. Lloyd, wolna strefa), ang. par. Therese 607 t. do Szczecina próżny (Danz. Schiff K.), pol. par. Wilno 1122 t. z Calais próżny (Bergenske, Strohdeich), gd. par. D. Siedler 256 t. z Amsterdamu z tytoniem (Reinhold), niem. par. Imperial 563 t. z Antwerpji z towarem (Behnke i Sieg).

Na wyjściu.

12 października: szw. par. Elsie 826 t. do Göteborga z węglem (Behnke i Sieg).

12 października: norw. par. Egeria 88 t. do Sarpsborga z węglem (Bergenske), norw. par. Spreit 335 t. do Sorpsborga z węglem (Behnke i Sieg), gd. par. Hammonia 658 t. do Randersu próżny z węglem (Behnke i Sieg), niem. par. Marta 295 t. do Tynedocku z drzewem (Behnke i Sieg), niem. par. Oskar 485 t. do Wyborga z węglem (Artus), łot. par. Maiga 87 t. do Rygi z towarem (Reinhold), niem. par. Vineta 299 t. do Kajpedy z towarem (Reinhold), niem. par. Teutonia 768 t. do Gdyni próżny (Schenke), ang. par. Baltara 1387 t. do Lipawy z pasażerami i towarem (Un. Baltic Corp.), grecki par. Patras 110 t. do Kopenhagi ze spirytusem (St. Levante), niem. par. Leonhard 429 t. do Hamburga z towarem (Behnke i Sieg), niem. par. Arcona 186 t. do Królewca próżny (Behnke i Sieg), szw. par. Iris 164 t. do Helsingforsu z towarem (Reinhold), szw. par. Ingeborg 191 t. do Sztokholmu z drzewem i towarem (Behnke i Sieg).

Na wejściu.

13 października: duń. par. J. C. Jacobsen 740 t. z Kopenhagi z towarem, (Reinhold), szw. par. Elinsborg 729 t. z Greifswaldu próżny (Danz. Schiff. K.), szw. par. August Leffler z Aabenraa próżny (Bergenske), niem. par. Neptun 364 t. z Kopenhagi z towarem (Wolff), gdański par. Echo 555 t. z Gjedseru próżny (Behnke i Sieg), niem. par. Smyrna z Aarhus próżny (Nordd. Lloyd), szw. par. Verna z Kilonji próżny (Reinhold), ang. par. Aydon z Göteborga próżny (Danz. Schiff. K.), niem. par. Flosshilde 563 t. z Kołobrzegu próżny (Voigt), duń. par. Scotland 1025 t. z Kopenhagi próżny (Polsko-Skand.), norw. mot. Bob 269 t. z Helsingborga próżny (Bergenske), niem. żagl. z mot. Argenaut 57 t. z Saśnic z kredą (Ganswindt).

Na wyjściu.

13 października: niem. par. Minna Cords 551 t. do Koldingu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Kjell 687 t. do Sztokholmu z węglem (Polsko-Skand.), szw. par. Bengt 289 t. do Karlskrony z węglem (Behnke i Sieg), norw. par. Gunnar 714 t. do Arendalu z węglem (Polsko-Skand.).

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 5 września do 20 września zawinęły do portu lipawskiego *32* statki o łącznej ładowności 10 227 94 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 1 810 ton mieszanego ładunku, 55 sążni drzewa, 8 430 beczek śledzi, 500 ton koksu, 181 ton nafty, 357 t. cementu, 2 507 ton węgla polskiego, 7 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściło port 38 statków o łącznej ładowności 10 296,4 ton rej. n. Statki te przywiozły łącznie 2 331 ton ładunku mieszanego, 1 131 std. drzewa, 250 ton makuchów, 16 statków weszło próżnych i pod balastem.

NIEMCY.

Kredyty na rozbudowę portu szczecińskiego. Ministerstwo Prus przedłożyło radzie państwa projekt ustawy o kredytach na dalszą rozbudowę portu szczecińskiego. Według projektu ministerstwo jest upoważnione przy dalszej rozbudowie portu zużyć kwotę 10 730 000 marek według planu, który ma być ustanowiony przez ministra przemysłu i handlu. Minister skarbu upoważniony będzie dostarczyć niezbędne środki w drodze kredytu.

HOLANDJA.

Groźba konfliktu z robotnikami w budownictwie okrętów. Dziś tak intensywnie się rozwijającemu holenderskiemu budownictwu okrętów grozi konflikt z robotnikami, którzy ponownie domagają się 48-o godzinnego tygodnia pracy. Do 1-go stycznia przedłużone jeszcze jest działanie 50-o-godzinnego tygodnia pracy, rozporządzeniem dyrektora głównego departamentu robotniczego. Robotnicy kwestjonują to rozporządzenie, wobec czego możliwy jest wybuch konfliktu przed 1-ym stycznia.

BELGJA.

Ruch portu Antwerpji we wrześniu 1927. W miesiącu wrześniu b. r. zawinęło do portu Antwerpji 968 statków morskich o łącznej ładowności 2 003 200 ton, w tem 11 żaglowców o łącznej ład. 2 699 ton.

W 9-ciu pierwszych miesiącach roku wzrost ruchu wynosił *232* statki i 663 199 ton. Średni tonaż statku we wrześniu wynosił 2 069 ton.

Wśród statków na wejściu były 433 angielskie, 141 niemieckich, 77 belgijskich, 62 holenderskie, 60 francuskich, 43 norweskie, *32* szwedzkie, 28 duńskich, 13 amerykańskich, 10 fińskich, 9 włoskich, 8 japońskich, 6 brazylijskich i t. d.

Ostatnie notowania frachtowe
Polskiej Agencji Morskiej.

Węgiel

4000 t. Gdańsk—Gefle 5/9,
2800/3000 t. Gdańsk—Stockholm 5/9 — 6/—,
2000 t. Gdańsk—Sundsvall 6/3 — 6/6,
900/1500 t. Gdańsk—Jezioro Venern 8/6 — 9/—,
600 t. Gdańsk—Köpping 8/—,
500 t. Gdańsk—Stockholm 7/6,
23/2700 t. Gdańsk—Odense 6/—,
15/1600 t. Gdynia/Gdańsk—Aalborg 6/3 — 6/6,
600/800 t. Gdynia/Gdańsk—Grenaa 7/3,
2400 (licht.) Gdańsk—Seeland 6/—, 6/6,
1500 t. Gdańsk—Wiborg 6/10,
2000 t. Gdańsk—Helsingfors 6/3 — 6/6,
800 t. Gdańsk—Aekenes 7/—,
3000 t. Gdańsk—Ryga 5/6,
800 t. Gdańsk—Tallinn 7/3,
2000 t. Gdańsk—Rouen 7/9, 8/—,
2000 t. Gdańsk—Bordeaux 9/—, 9/6
4000 t. Gdańsk—Zach. Włochy 10/9, 11/—,
7000 t. Gdańsk—Zach. Włochy 10/6
5000 t. Gdańsk—Wenecja 12/6,13/-,

Stawki frachtowe na ogół pozostawają niezmienne. Istnieje jedynie tendencja zwyżkowa do Finnlandji i krajów nadbałtyckich. Podniosły się frachty do Morza Śródziemnego i Włoch w związku z nowym rynkiem w Anglji.

Frachty węglowe z Gdańska i Gdyni

W początku października podane przez Polską Agencję Morską w Gdyni.

Szwecja:
4 000 t. — Gefle, 5/9,
2 000/2 500 t. — Göteborg, 5/9 — 6/—,
1 600 t. — Sztokholm, 6/— — 6/3,
2 000 t. — południ. Szwecja, 6/—;

Danja:
3 000 t. — Odense, 6/3, początek października,
3 000 t. — Kopenhaga, 6/— — 6/3,
1 300 t. — Gudsor, 6/3,
14/1500 t. — Kopenhaga, 6/— — 6/3,

Finlandja:
1 500 t. — Wyborg 6/3 — 6/6,
2 000 t. — Pargas 6/— — 6/3,

Łotwa:
3 000 t. — Ryga 5/3,

Estonja:
700 t. — Tallinn 7/3,

Belgja:
3 000 t. — Gandawa 5/6 — 6/—,

Francja:
2 000 t. — Rouen 8/—,
1 500 t. — Bordeaux 8/6 — 9/—,

Włochy:
5 000 t. — Adrjatyk 12/3 — 12/6,
4 000 t. — Genua 10/6 — 10/9,
7 000 t. — Genua—Neapol 10/— — 10/3.

Rynek frachtowy mimo dość dużej podaży tonażu pozostaje mocny.



Nasz wywóz i wwóz morzem.
Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

4 października:
szw. par. Forsvik 698 do Göteborga,
łot. par. Abava 364 do Abo,
szw. par. Gudrun 483 do Sodertelje,
niem. par. Kronshagen 1091 do Göteborga,
szw. par. Carrie 739 do Göteborga,
szw. par. Amazone 378 do Aarhus,
fr. par. Enseigne Marie St. Germain 1626 do Bordeaux,
norw. p. Ulrika 2 1912 do Sztokholmu,
duń. par. Dania 1390 do Aalborga.

5 października:
szw. par. Botte 878 do Spraengsviken,
niem. licht. Rhein 646 i
niem. licht. Main 645 do Sönderborga,
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
norw. m. Vaardag 123 do Fredikstadu,
gd. par. Balticum 364 do Svendborga,
szw. par. Kullen 276 do Falkenbergu,
szw. par. Billerud 252 do Ystadu,
duń. par. Wm Th. Malling 1 125 do Kopenhagi,
duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi,
szw. par. Bellis 229 do Sztokholmu.

6 października:
łot. par. Kaupo 1 457 do Sundsvallu,
duń. par. London 731 do Aarhus,
duń. żagl. z mot. Drogden 279 do Windawy,
duń. żagl. z mot. Aage 58 do Bagnkopu,
duń. par. Scotia 1 387 do Göteborga,
norw. par. Dageid 935 do Göteborga,
szw. żagl. z mot. Elin 69 do Hvenu,
łot. par. Emmy 705 do Rygi,
szw. par. Ragnar 430 do Kopenhagi,
norw. par. Ora 599 do Kalmaru,
szw. licht. Menja 572 od Bödarö,
szw. licht. Halsta III 473 do Karlshamnu,

duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi,
szw. par. Larus 448 do Malmö.
7 października:
szw. par. Silva 158 do Sztokholmu,
szw. par. Elsie 840 do Gandawy,
szw. par. Pan 526 do Ornsköldsviku,
niem. żagl. z mot. Uli 56 do Degershamnu,
norw. par. Grana 728 do Sztokholmu,
szw. mot. Rosa 124 do Dunganaes,
szw. mot. Alca 290 do Limhamnu,
niem. licht. Vega 758 do Kopenhagi,
niem. licht. Aar 651 do Kopenhagi,
szw. par. Brovik 998 do Norrköpingu.
8 października:
norw. par. Kristine 1 613 do Malmö,
fsk. par. Vicia 1 558 do Helsingforsu,
pol. licht. **Janek** 633 i
pol. licht. **Jurek** 634 do Göteborga.
hol. żagl. z mot. Anna Elisabeth 249 do Rudkjöpingu,
duń. par. Skinfaxe 1 014 do Göteborga,
norw. par. Steinmann 268 do Kalmaru.
9 października:
niem. par. Sedina 583 do Hernösandu,
duń. par. Maagen 97 do Aarhus,
szw. par. Disa 430 do Nykjöbingu,
łot. par. Mary 767 do Rygi,
szw. par. Gauja 895 do Helsingforsu.
10 października:
łot. par. Latvis 798 do Rygi,
szw. par. Aegir 753 do Kalmaru,
duń. par. Polarhavet 1 286 do Kopenhagi,
szw. par. Merkur 800 do Uddevalla,
łot. par. Kuldiga 1 187 do Lipawy.

Statki powyższe wywiozły łącznie 99,200 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

4 października:
duń. par. Elsborg 954 do Hullu.
5 października:
niem. par. Imenhof 182 do Aberdeen,
łot. par. Auseklis 720 do Londynu,
niem. p. Ortlinde 1 129 do Rotterdamu.
6 października:
duń. żagl. z mot. Mogens Koch 284 do Odense,
duń. par. Hjortholm 848 do Swansea,
niem. par. Falk 853 do Antwerpji,
norw. par. Agdir 155 do Ramsgatee,
niem. par. Curslack 810 do Gandawy,
gd. par. Peter von Danzig 492 do Londynu,
niem. par. Stern 906 do Antwerpji (i z towarem).
7 października:
niem. par. Wagrin 223 do Tynedocku,
ang. par. Emlymor 270 do Londynu.
8 października:
ang. par. Haarlem 565 do Grangemouth,
niem. par. Gotenburg 196 do Rostoku,
norw. par. Jotun 308 do Tyne,
niem. par. Angeln 320 do Manchesteru,
niem. par. Holstein 478 do Antwerpji,
norw. p. Einar Jarl 1 099 do Prestonu,
niem. par. Brünhilde 455 do Antwerpji.
10 października:
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki,
niem. p. Cewea 270 do Middlesborough,
niem. par. Aase 500 do Dundalku.

Statki powyższe wywiozły łącznie 59 900 m³ drzewa.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

3 października:
duń. mot. Maagen 97 z Landskrony.
5 października:
norw. par. Kari 288 z Hayle.
6 października:
szw. żagl. Kiana 182 z Kopenhagi,
wł. par. Campani z Baltimore.
7 października:
łot. par. Maiga 87 z Helsingforsu.
8 października:
łot. par. Prima 115 z Narwy,
niem. żagl. z mot. Hunte 78 z Aarhus,
niem. par. Teutonia 768 z Helsingborga.
9 października:
niem. par. Lisbeth Zelk 566 z Londynu,
fr. par. Le Merlier 1 870 z Rouen.

Statki powyższe przywiozły łącznie 13 600 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

4 października:
szw. par. Göta 674 z Oskarshamnu.
8 października:
duń. żagl. z mot. Foraeldres Minde 57 z Svendborga.
9 października:
szw. par. Robur 1 577 z Oxelösundu.
11 października:
szw. par. Mertainem 2 530 z Lulea.

Statki powyższe przywiozły łącznie 8 800 ton rudy żelaznej.

Wwóz nawozów sztucznych przez port gdański.

6 października:
franc. par. Chateau Yquem 1 290 z Antwerpji (i z tow.).
7 października:
szw. mot. Strassa 3 140 z Tampy,
szw. mot. Luossa 3 290 z Tampy.
8 października:
duń. par. Scottia 1 387 z Bony.

Statki powyższe przywiozły łącznie 17 900 ton tomasówki i fosfatów.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

3 października:
hld. par. Pluto 710 z Amsterdamu.
4 października:
niem. par. Leonhard 424 z Hamburga,
łot. par. Mary 767 z Göteborga,
ang. par. Baltonia 1 449 z Londynu (i z pas.),
ang. p. Kolpino 1 465 z Hullu (i z pas.),
5 października:
niem. par. Egeria 382 z Rotterdamu,
duń. par. Niels Ebbesen 382 z Kopenhagi (i z pas.),
duń. par. J. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi,
duń. par. Ulf 797 z Bordeaux.
6 października:
niem. par. Alice 175 z Hamburga,
niem. par. Alolus 356 z Hamburga,
szw. par. Sven 196 z Lipawy,
ang. par. Baltannic 1 034 z Rygi,
fr. p. Chateau Yquem 1 290 z Bordeaux.
7 października:
ang. par. Baltonia 1 449 z Lipawy (i z pas.),
niem. par. Danzig 575 z Lipawy.
8 października:
niem. par. St. Lorenz 343 z Lubeki,
niem. par. Vineta 299 z Szczecina.
9 października:
norw. par. Ara 557 z Holtenau.
10 października:
duń. par. Svanholm 764 z Liverpoolu,
fsk. par. Aegir 457 z Helsingforsu,
duń. par. Niord 283 z Aarhus.
11 października:
szw. par. Rurik 258 z Sztokholmu.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

3 października:
duń. par. Niord 283 do Kopenhagi.
4 października:
fr. par. Chateau Lafitte 2 284 do Bordeaux,
szw. par. Daland 1 300 do Konstantynopola.
5 października:
ang. par. Baltonia 1 449 do Lipawy,
niem. par. Alexandra 354 do Walken,
niem. par. Feronia 343 do Rygi.
6 października:
ang. par. Baltanic 1 034 do Londynu (i z pas.),
niem. par. Stern 906 do Antwerpji (i z drzewem),
niem. par. Elin 348 do Rotterdamu,
duń. par. Ulf 797 do Bordeaux.
7 października:
ang. p. Kolpino 1 465 do Hullu (i z pas.),
ang. par. Baltonia 1 449 do Londynu.
8 października:
duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi,
szw. par. Sven 191 do Göteborga,
hol. par. Pluto 710 do Amsterdamu,
niem. par. Aeolus 357 do Hamburga,
niem. par. Alice 175 do Hamburga,
niem. par. St. Lorenz 343 do Rygi,
niem. par. Danzig 575 do Tallinnu.
10 października:
duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi (i z pas.).

MORSKI RUCH TOWAROWY.

(Z podaniem składowych części mieszanego ładunku).

Na wejściu:

24 września: **franc. par. Chateau Lafite** 2 284 t. (makler Worms i Sp.) przywiózł z Bordeaux 380 t. drobnicy, z Le Havre 176 t. drobnicy, z Antwerpji 895 t. mączki Thomasa, 100 ton lanego żelaza i 82 t. drobnicy.

Na wyjściu:

21 września: **franc. par. Yainville** 836 t. (makler Worms i Sp.) wywiózł do Bordeaux 503,683 fath. kopalniaków.

28 września: **franc par. Jumieges** 1004 t. (makler PAM) wywiózł z Gdyni do Dunkerki 373 m³ desek dębowych.

1 października: **franc. par. Jumieges** 1004 t. (makler Worms i Sp.) wywiózł z Gdańska do Dunkerki 553 m³ kopalniaków.

4 października: **franc. par. Chateau Lafite** 2284 t. (makler Worms i Sp.) wywiózł do Rouen 421 stand. desek sosnowych, 712 t. parafiny i 21 t. drobnicy; do Bordeaux 60 t. parafiny.

7-go paźdz. szw. motorowiec Natalia 230 t. r. n. makler Behnke i S. z Karlshamnu 305 ton kamieni.

8-go paźdz. szw. par. Ingeborg 191 t. r. n. makler Behnke i S. ze Sztokholmu 18 ton seperatorów, 14 skrzyń materjału telegraficznego, 26 skrz. części masz., 1 motor, 8 skrz. blatów pił, 2 skrz. kamieni szlif., 1 skrz. kas rejestrujących, 48 skrz. aparatów do dojenia, 11 skrz. maszyn do liczenia, - skrz. narzędzi stalowych, 1 skrz. łańcucha maszyn.

7-go paźdz. szw. mot. Strassa makl. Behnke i S. z Tampy z 7000 t. fosfatów.

7-go paźdz. szw. mot. Luossa makl. Behnke i S. z Tampy z 3000 t. fosfatów.

9-go paźdz. niem. par. Lisbeth Zelk 566 t. r. n. Behnke i S. z Londynu z 1 300 t. żelastwa.

9-go paźdz.: szw. par. Robur 577 t. r. n. Behnke i S. z Oxelösund z 1 500 ton rudy żelaznej.

10-go paźdz.: fiń. par. Aegir 157 t. r. n., makler P. Bornholdt i Comp. z Helsingforsu 15 ton tektury surowej, 19,9 t. papieru, 6 t. kaloszy, 1.5 t. sera, 1,3 t. skondens. mleka, 1 skrzynie szablonów, 1 skrzy. szpul., 1 skrz. maszyn.

11-go paźdz.: szw. par. Rurik 253 t. r. n. Behnke i S. ze Sztokholmu, 7 ton separatorów, 6 t. maszyn, 13 t. części zastępcz., 5 t. druków, 34 t. papieru, 32 t. odpadków papieru, 90 t. surówki żelaza, 20 szkrz. podstaw do beczek, 20 skrz. maszyn do liczenia, 1 skrz. łańcuchów do maszyn, 122 beczki kwasu tłuszczowego, 245 ton żużli żelaznych, 2 skrz. skór, 31 skrz. aparatów telef., 191 zwojów drutu miedzianego.

DROGI WODNE.

Notowania wodostanu:

Wisła:	13 paźdz.,	14 paźdz.
Kraków	—235	—240
Zawichost	127	124
Warszawa	147	143
Płock	105	100
Toruń	107	100
Fordon	120	114
Chełmno	106	100
Grudziądz	130	121
Korzeniewo	167	159
Montowo	94	86
Piekło	91	89
Tczew	68	57
Einlage	236	228
Schiewenhorst	270	250.
Dunajec:		
Nowy Sącz	126	126
San:		
Przemyśl	— —	—167
Bug:		
Wyszków	13	11
Narew:		
Pułtusk	35	34.



W ostatniej chwili.

GDYNIA. Nowa latarnia na Helu nareszcie zaświeciła jaskrawym blaskiem. Komisja Maryn. Handlowej przyjęła już nowy aparat świetlny latarni Hel i od 15-go zaczął on już swe działanie zamiast starego aparatu naftowego, który przetrwał na latarni kilkadziesiąt lat. Nowe światło, widziane na przeszło 20 mil morskich okaże w pierwszym rzędzie usługi statkom, żeglującym do Gdańska.

GDAŃSK. Przejęcie historycznie znanego „Haku Polskiego" w Gdańsku przez Marynarkę Handlową. Odbyło się tu przejęcie t. zw. „Haku Polskiego" przy ujściu Motławy do Wisły w porcie gdańskim przez marynarkę handlową od naszej marynarki wojennej. Cypel ten niema połączenia kolejowego, może jednak być wykorzystany do postoju holowników morskich, i na skład węgla i dla przeprowadzenia mniejszych remontów na statkach.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie: data	skąd	Z Gdyni odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
28. 10.	z Le Havre	do Le Havre	28. 10.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
11. 11.	„	do Le Havre	11. 11.	„	

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie: data	skąd	Z Gdańska odpłynie: dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
13. 11.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	19. 11.	Polonja	Baltic America Line
24. 10.	„ „	„ „	1. 11.	Lituania	„
28. 11.	„ „	„ „	5. 12.	Estonia	Ellerman i Wilson
17. 10.	„ Londynu	„ Londynu	21. 10.	Tasso	„
18. 10.	„ Hull	„ Hull	21. 10.	Kolpino	Un. Baltic Corp.
18. 10.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	10. 10.	Baltonia	„
21. 10.	„ Lipawy	„ Londynu	21. 10.	„	„
25. 10.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	25. 10.	Baltara	„
28. 10	„ Lipawy	„ Londynu	28. 10.	„	

Administracja „Żeglarza Polskiego"
Tczew, ulica Strzelecka 5
wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I	0,80 zł
— Dokumenty morskiego prawa handl. Gdańsk 1924	1,20 zł
— Wisła Morska. Z 3 planami i 6 ilustr. Tczew 1926	0,80 zł
M Wojtkiewicz, inż. kom. Droga wodna Warszawa — Bałtyk. Warszawa 1926	3,00 zł
— Wisła Pomorska. Warszawa 1926	2,00 zł
F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924	4,00 zł
Kpt. Paasch. Słownik marynarski angielsko-francusko-niemiecko-hiszpańsko-włoski 1300 stron 109 tablic rysunków. 1924.	78,00 zł
oraz najnowsze wydania w języku francuskim:	
Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna	32,00 zł
pojedyncze tomy, bogato ilustrowane	3,50 zł
L. Bronkhorst Podręcznik dla kandydatów na kapitana przybrzeżnej żeglugi. 106 rys. 526 str. 1926	13,00 zł
Podręcznik manewrowania. 392 rys. 622 str. 1926	20,50 zł
De Balincourt i franc. sztab morski. Floty wojenne wszystkich państw na rok 1927. Najnowsze wydanie. 800 rys. i fotogr. 733 str.	14,50 zł
B. Maurice. Statek handlowy. Z licznemi rys. 320 str. 1923	10.50 zł
Clerc-Rampal. Praktyka yachtingu. 83 rys. 384 str. 1926	8.00 zł
B. Aillet Eksploatacja handlowa statku z 28 ryc. 98 str. 1923	4,50 zł
J. M. Le Guilcher. Wykład praktyczny kotłów i maszyn statków handlowych. Z 340 ryc. 512 str. 1923	20,50 zł
St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni 1924	4,90 zł
Barthelemy. — Podręcznik hygjeny okrętowej. 364 str. 1922.	8,70 zł
Martin. Podręcznik handlowego prawa morskiego. 480 str. 1924.	11,00 zł
V-Adm. Perrin. Tablice nautyczne. Wyd. 8-me 1927.	6,50 zł

Za zaliczką 70 gr drożej. — Wszystkie ceny rozumieją się z przesyłką.

ALMANACH Żeglarza Polskiego
1927/28
ukazał się drukiem
(całkowicie nowe opracowanie nasze książki podręcznej).

Bogato ilustrowany, z licznemi tablicami, planami portów, rysunkami wszystkich statków polskich, tablicami miar morskich i kolorową tablicą flag sygnałowych.

Treść:
Kalendarjum. Dane astronomiczne i pomiarowe. Polskie urzędy morskie. Porty polskie (z planami). Statystyka Gdyni, Gdańska i Tczewa do r. 1927. Marynarka wojenna i handlowa, światowa i polska na 1. I. 1927. Polskie szkolnictwo morskie. Podręczniki żeglarskie. Nauka o wiatrach a przepowiednie pogody. Sport żaglowy i motorowy. Kierowanie pod żaglami. Rady przy nabyciu żaglówki i motorówki. Ratowanie tonących. Stacje i przyrządy ratunkowe. Żegluga rzeczna. Ładunki okrętowe (tablice). Formalności portowe. Konosament. Umowa frachtowa. Maklerzy okrętowi. Asekuracja morska. Malowanie statku.

— Cena 4 zł. —
Wysyła wydawnictwo
„Żeglarza Polskiego"
TCZEW, ulica Strzelecka 5.
Konto P. K. O. 170 044.
Dla roczn. prenumeratorów na r. 1927 oraz dla nowych nabywców rocznika 1926 w cenie 4 zł cena 2,50 zł.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.